



Offenlegungsschrift

(10) DE 199 24 835 A 1

(51) Int. Cl. 7:

B 60 R 25/02

B 62 D 1/16

(71) Anmelder:

Valeo Deutschland GmbH & Co.
Sicherheitssysteme, 85253 Erdweg, DE

(74) Vertreter:

Podszus, B., Dipl.-Phys. Dipl.-Wirtsch.-Ing.,
Pat.-Anw., 53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler

(72) Erfinder:

Engelmann, Joachim, 40878 Ratingen, DE; Grätzl,
Peter Andreas, 85253 Erdweg, DE; Friedrich, Hagen,
85229 Markt Indersdorf, DE

(55) Entgegenhaltungen:

DE 198 09 295 C1
DE 197 37 856 A1
EP 8 46 602 A2

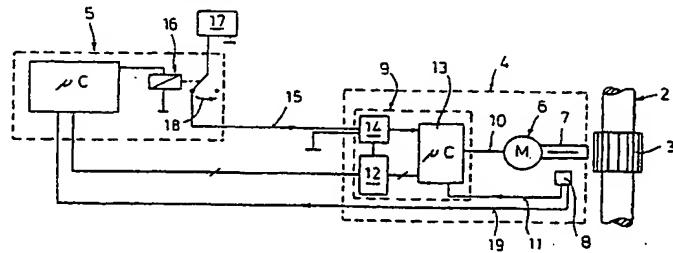
Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

(54) Vorrichtung zur Verriegelung der Lenkspindel einer Kraftfahrzeug-Lenkeinrichtung

(55) Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Verriegelung der Lenkspindel (2) einer Kraftfahrzeug-Lenkeinrichtung mit einer im Bereich der Lenkspindel (2) angeordneten Verriegelungseinrichtung (4) und einer mit dieser elektrisch verbundenen zentralen Steuervorrichtung (5), wobei die Verriegelungseinrichtung (4) ein elektrisches Stellglied (6) zur Verschiebung eines von seiner Ent- in seine Verriegelungsstellung verschiebbar angeordneten Sperrelements (7) und einen Sensor (8) zur Überwachung eines vorgebbaren Zustandes der Verriegelungseinrichtung (4) umfaßt.

Um zu erreichen, daß mittels des Sensors (8) eine Zustandsüberwachung der Verriegelungseinrichtung (4) auch während der Fahrt des Fahrzeugs möglich ist, ohne daß dadurch eine Erhöhung des Sicherheitsrisikos eintritt, schlägt die Erfindung vor, daß der Sensor (8) mit der zentralen Steuervorrichtung (5) verbunden ist, derart, daß die Steuervorrichtung (5) bei einem Abschalten der Versorgungsspannung für die Verriegelungseinrichtung den von dem Sensor (8) detektierbaren Zustand der Verriegelungseinrichtung (4) abfragen und auswerten kann.



Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Verriegelung der Lenkspindel einer Kraftfahrzeug-Lenkeinrichtung mit einer im Bereich der Lenkspindel angeordneten Verriegelungseinrichtung und einer mit dieser elektrisch verbundenen zentralen Steuervorrichtung.

Eine derartige Vorrichtung wird beispielsweise in der nicht vorveröffentlichten deutschen Patentanmeldung Nr.: 199 06 267.6 beschrieben. Die Verriegelungseinrichtung umfaßt dabei einen elektrischen Stellantrieb zur Verschiebung eines Sperrelementes von seiner Ver- in seine Entriegelungsstellung und umgekehrt sowie einen Sensor zur Lageüberwachung des Sperrelementes bzw. eines das Sperrelement sichernden Sicherungselementes. In der Verriegelungsstellung greift das Sperrelement in die durch benachbarte Zähne gebildete Ausnehmung eines an der Lenkspindel befestigten Zahnkrans ein und blockiert damit die Lenkspindel.

Sowohl zur Ansteuerung des Stellantriebes als auch zur Auswertung der von dem Sensor erzeugten Meßsignale weist die in der Patentanmeldung 199 06 267.6 beschriebene Verriegelungseinrichtung eine elektronische Schaltungsvorrichtung auf, die über entsprechende elektrische Leitungen mit der zentralen Steuervorrichtung des Fahrzeugs verbunden ist. Über die Ansteuerung der Verriegelungseinrichtung mit Hilfe der zentralen Steuervorrichtung lassen sich dieser Patentanmeldung keine näheren Angaben entnehmen.

In der Praxis hat es sich als vorteilhaft erwiesen, wenn während der Fahrt des entsprechenden Kraftfahrzeugs das Sperrelement nicht lediglich in seiner Entriegelungsstellung z. B. durch ein federbeaufschlagtes Sicherungselement gehalten wird, sondern wenn zusätzlich mittels der zentralen Steuervorrichtung die Versorgungsspannung der Verriegelungseinrichtung abgeschaltet wird. Dadurch wird sichergestellt, daß bei Vorliegen eines elektrischen Fehlers das Sperrelement durch das entsprechend elektrisch angetriebene Stellglied (z. B. einem Elektromotor) nicht in eine sicherheitskritische Richtung verschoben werden kann.

Als nachteilig hat sich bei einem derartigen "Stromlos-schalten" der Verriegelungseinrichtung erwiesen, daß die mit dem Sensor zu überwachenden Zustandsänderungen, wie etwa das Eintreten eines Gehäusebruches oder eines Federbruches des federbeaufschlagten Sicherungselementes (oder auch eine Manipulation an der Verriegelungseinrichtung), während der Fahrt nicht erkennbar sind. Dadurch kann es unter Umständen zu gefährlichen Situationen für den Fahrer des entsprechenden Fahrzeugs kommen.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Vorrichtung der eingangs erwähnten Art anzugeben, mittels welcher eine Zustandsüberwachung mit dem in der Verriegelungseinrichtung angeordneten Sensor auch während der Fahrt des Fahrzeugs möglich ist, ohne daß dadurch eine Erhöhung des Sicherheitsrisikos für den Fahrer des entsprechenden Fahrzeugs eintritt.

Diese Aufgabe wird erfundungsgemäß durch die Merkmale des Anspruchs 1 gelöst. Weitere, besonders vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung offenbaren die Unteransprüche.

Die Erfindung beruht im wesentlichen auf dem Gedanken, daß der Sensor nicht nur mit der elektronischen Schaltungseinrichtung der Verriegelungseinrichtung, sondern zusätzlich auch mit der zentralen Steuervorrichtung verbunden ist, derart, daß die Steuervorrichtung bei einem Abschalten der Versorgungsspannung für die Verriegelungseinrichtung den von dem Sensor detektierbaren Zustand der Verriegelungseinrichtung abfragen und auswerten kann.

Vorteilhafterweise handelt es sich bei dem Sensor um einen Lagesensor (z. B. einen Hallsensor), der die Lage des Sperrelementes und/oder eines das Sperrelement sichernden Sicherungselementes überwacht.

Bei dem elektrischen Stellglied kann es sich sowohl um einen Elektromotor mit nachgeschaltetem Getriebe als auch um einen Hubmagneten handeln, der mit dem Sperrelement verbunden ist bzw. dessen verschiebbarer Stöbel das Sperrelement bildet.

- 10 Ein weiterer Vorteil der Verwendung eines derartigen zusätzlich auch mit der zentralen Steuervorrichtung verbindbaren Zustandssensors besteht darin, daß auf einfache Weise die Funktion der Verriegelungseinrichtung überprüft werden kann. Hierzu werden mittels der zentralen Steuervorrichtung Prüfsignale erzeugt und dem Zustandssensor über die zusätzliche Leitung zugeführt (z. B. wird im Falle eines Hallsensors ein definierter Strom eingestellt bzw. der Versorgungsstrom des Hallsensors abgeschaltet). Anschließend werden dann diese künstlich erzeugten Sensorsignale mit der elektronischen Schaltungseinrichtung der Verriegelungseinrichtung bzw. der nachgeschalteten zentralen Steuervorrichtung ausgewertet (Prüfschleife).
- 15
- 20

Weitere Einzelheiten und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus dem folgenden anhand einer Figur erläuterten Ausführungsbeispiel.

In der Figur ist mit 1 eine erfundungsgemäße Vorrichtung zur Verriegelung der Lenkspindel 2 einer nicht im einzelnen dargestellten Kraftfahrzeug-Lenkeinrichtung bezeichnet. Die Lenkspindel 2 trägt einen Zahnkranz 3. Die Vorrichtung

- 30 1 umfaßt eine im Bereich der Lenkspindel 2 angeordnete Verriegelungseinrichtung 4 und eine mit dieser elektrisch verbundene, aber räumlich beabstandete zentrale Steuervorrichtung 5.

Die Verriegelungseinrichtung 4 besteht im wesentlichen aus einem elektrischen Stellglied 6 zur Verschiebung eines von seiner Entriegelungsstellung in seine Verriegelungsstellung verschiebbar angeordneten Sperrelementes 7, einem Lagesensor 8 (z. B. einem Hallsensor) zur Überwachung der Lage des Sperrelementes 7 und einer elektronischen Schaltungseinrichtung 9, die sowohl mit dem elektrischen Stellglied 6 als auch mit dem Lagesensor 8 über elektrische Leitungen 10, 11 verbunden ist. Bei dem elektrischen Stellglied 6 handelt es sich um einen Elektromotor mit nachgeschaltetem Getriebe.

Die elektronische Schaltungseinrichtung 9 umfaßt eine Interfacekarte 12, welche über einen Mikrocontroller 13 mit dem Stellglied verbunden ist. Der Mikrocontroller 13 erzeugt aus entsprechenden von der zentralen Steuervorrichtung 5 übermittelten kodierten Signalen nicht nur die Steuersignale für den Elektromotor des Stellgliedes 6, sondern verarbeitet ebenfalls die von dem Lagesensor 8 kommenden Signale.

Die elektronische Schaltungseinrichtung 9 enthält ferner eine Stromversorgungseinheit 14, die die Baugruppen 12 und 13 mit Strom versorgt und ihrerseits über eine elektrische Leitung 15 und ein der zentralen Steuervorrichtung 5 zugeordnetes Schaltelement (Relais) 16 mit der Fahrzeughinterbatterie 17 bzw. einer Notbatterie mit Strom versorgt wird. Sobald sich das Sperrelement 7 in seiner in der Figur wiedergegebenen Entriegelungsstellung befindet, bei der das Sperrelement 7 nicht mehr zwischen die Zähne des Zahnkrans 3 der Lenkspindel greift, und mit dem Zündschlüssel (nicht dargestellt) der Motor des entsprechenden Fahrzeugs gestartet wird, bewirkt die zentrale Steuervorrichtung 5 ein Umschalten des Schaltelementes 16 in die mit dem Pfeil 18 angedeutete Stellung. Die Verriegelungseinrichtung 4 ist nun "stromlos" geschaltet und der Elektromotor des Stellgliedes 6 kann auch bei einer Fehlschaltung in-

nerhalb der Verriegelungseinrichtung 4 nicht mit Strom beaufschlagt und das Sperrelement 7 demnach nicht in seine Verriegelungsstellung verschoben werden.

Der in der Verriegelungseinrichtung 4 angeordnete Lagesensor 8 ist über eine zweite elektrische Leitung 19 direkt mit der zentralen Steuervorrichtung 5 verbunden. Bei einem Abschalten der Versorgungsspannung der Verriegelungseinrichtung 4 kann daher die Lage des Sperrelementes 7 weiterhin durch die zentrale Steuervorrichtung 5 überwacht werden.

Sollte es daher beispielsweise aufgrund einer mechanischen Beeinflussung (Gehäusebruch, Federbruch eines das Sperrelement sichernden Sicherungselementes etc.) zu einer auch nur geringen Verschiebung des Sperrelementes kommen, kann durch eine entsprechende Warnlampe oder einen Warnton der Fahrer zum sofortigen Halten des Fahrzeugs aufgefordert werden.

Bei Verwendung eines Hallsensors 8 als Lagesensor wird dieser zwar ebenfalls von Strom durchflossen, welcher von der zentralen Steuervorrichtung 5 geliefert wird, doch ist dieser Strom so niedrig, daß im Falle einer Fehlschaltung innerhalb der Verriegelungseinrichtung 4 eine Betätigung des Elektromotors durch diesen Strom ausgeschlossen ist.

Die Erfindung ist selbstverständlich nicht auf das vorstehend beschriebene Ausführungsbeispiel beschränkt. So kann beispielsweise der Sensor derart in der Verriegelungseinrichtung angeordnet werden, daß er nicht direkt die Lage des Sperrelementes überwacht, sondern die Stellung eines das Sperrelement in seiner Entriegelungsstellung sichernden Hilfselementes. Ferner können auch mehrere Sensoren innerhalb der Verriegelungseinrichtung angeordnet sein, die mehrere unterschiedlich vorgebbare Zustände der Verriegelungseinrichtung überwachen und zusätzlich durch die zentrale Steuervorrichtung überwacht werden.

Bezugszeichenliste

| | |
|----------------------------------|----|
| 1 Vorrichtung | 35 |
| 2 Lenkspindel | |
| 3 Zahnkranz | |
| 4 Verriegelungseinrichtung | 40 |
| 5 Steuervorrichtung | |
| 6 Stellglied | |
| 7 Sperrelement | |
| 8 Sensor, Lagesensor, Hallsensor | 45 |
| 9 Schaltungseinrichtung | |
| 10, 11 elektrische Leitungen | |
| 12 Interfacekarte, Baugruppe | |
| 13 Mikrocontroller, Baugruppe | |
| 14 Stromversorgungseinheit | 50 |
| 15 elektrische Leitung | |
| 16 Schaltelement | |
| 17 Fahrzeugbatterie | |
| 18 Pfeil | |
| 19 zweite elektrische Leitung | 55 |

Patentansprüche

1. Vorrichtung zur Verriegelung der Lenkspindel (2) einer Kraftfahrzeug-Lenkteinrichtung mit einer im Bereich der Lenkspindel (2) angeordneten Verriegelungseinrichtung (4) und einer mit dieser elektrisch verbundenen zentralen Steuervorrichtung (5), mit den Merkmalen:

- a) die Verriegelungseinrichtung (4) umfaßt ein elektrisches Stellglied (6) zur Verschiebung eines von der Ent- in die Verriegelungsstellung verschiebbar angeordneten Sperrelementes (7),

mindestens einen Sensor (8) zur Überwachung eines vorgebbaren Zustandes der Verriegelungseinrichtung (4),

eine elektronische Schaltungseinrichtung (9), die sowohl mit dem Stellglied (6) als auch mit dem Sensor (8) elektrisch verbunden ist;

b) die zentrale Steuervorrichtung (5) umfaßt ein Schaltelement (16), mittels dessen die Versorgungsspannung der Verriegelungseinrichtung (4) ein- und ausschaltbar ist, derart, daß die Verriegelungseinrichtung (4) während der Fahrt des entsprechenden Kraftfahrzeuges nicht an einer Versorgungsspannung anliegt, die zum Betrieb des elektrischen Stellgliedes (6) sowie der Schaltungseinrichtung (9) ausreicht;

c) der in der Verriegelungseinrichtung (4) angeordnete Sensor (8) ist über eine zweite elektrische Leitung (19) mit der zentralen Steuervorrichtung (5) verbunden, derart, daß die Steuervorrichtung (5) bei einem Abschalten der Versorgungsspannung der Verriegelungseinrichtung (4) den von dem Sensor (8) detektierbaren Zustand der Verriegelungseinrichtung (4) abfragen und auswerten kann.

2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Sensor (8) derart in der Verriegelungseinrichtung (4) angeordnet ist, daß er die Lage des Sperrelementes (7) und/oder eines das Sperrelement (7) sichernden Sicherungselementes überwacht.

3. Vorrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß es sich bei dem Sensor (8) um einen Hallsensor handelt.

4. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß es sich bei dem elektrischen Stellglied (6) um einen Elektromotor mit nachgeschaltetem Getriebe handelt.

5. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die zentrale Steuervorrichtung (5) Prüfsignale erzeugt, mittels welcher zur Überprüfung der Funktion der Verriegelungseinrichtung (4) der Sensor (8) über die zweite elektrische Leitung (19) beaufschlagbar ist.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

